

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 19. Warszawa, 4 czerwca 1934 r. Rok XVI

7. LOTNICTWO CYWILNE.

TREŚĆ:

Sprawy lotnictwa cywilnego.

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

101.

Nr. L-II 284/14 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie wejścia w życie Układu pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej w sprawie eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej, podpisanego w Warszawie dn. 21 stycznia 1934 r.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że podpisany w Warszawie dn. 21 stycznia 1934 r. Układ pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej w sprawie eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej został zatwierdzony przez właściwych Ministrów resortowych obydwu Państw i wszedł w życie dn. 26 kwietnia 1934 r., t. j. w dniu, kiedy zgodnie z postanowieniem § 10 ust. 1 tej Umowy, została dokonana wymiana not dyplomatycznych, zawiadamiająca o tem zatwierdzeniu.

Treść tego Układu jak i podpisanego równocześnie układu w sprawie przelotu obszaru Rzeczypospolitej Polskiej i Rzeszy Niemieckiej przez regularne linje komunikacji powietrznej podaje się w załączeniu.

Uwaga: Teksty są podane z uwzględnieniem późniejszych poprawek, dokonanych w protokule w sprawie sprostowania tekstów, podpisanym w Warszawie dn. 12 lutego 1934 r. i w Berlinie z dn. 4 kwietnia 1934 r.

Załącznik Nr. 1 do Nr. L. II/284/14.

UKŁAD

pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej w sprawie eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej.

Niżej podpisani, należycie upełnomocnieni przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej, na podstawie art. 1 ust. 2 Umowy pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 roku, zgodzili się na następujące postanowienia:

§ 1.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej udzieli przedsiębiorstwu lotniczemu, wskazanemu przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej, zezwolenia na regularną eksploatację na obszarze Państwa Polskiego linji komunikacji powietrznej **Berlin — Poznań — Warszawa** i z powrotem.

Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej udzieli przedsiębiorstwu lotniczemu, wskazanemu przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, zezwolenia na regularną eksploatację na obszarze Rzeszy Niemieckiej linji komunikacji powietrznej: **Warszawa — Poznań — Berlin** i z powrotem.

Obie Umawiające się Strony przyznają ponadto wyżej wymienionym przedsiębiorstwom lotniczym prawo wykonywania na powyższej linji pojedyńczych lotów zarobkowych, nieobjętych rozkładem, z lądowaniem lub bez w Poznaniu.

§ 2.

Wyszczególniona w § 1 linja komunikacji powietrznej będzie eksploatowana na zasadach całkowitej równości i wzajemności, o ile nie nastąpi inne porozumienie dotyczące zasad eksploatacji.

Prawa i obowiązki wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych oraz szczegóły warunków eksploatacji linji komunikacji powietrznej, wymienionej w § 1, będą określone w osobnych koncesjach, wydanych przez następujące władze:

a. przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej niemieckiemu przedsiębiorstwu lotniczemu,
b. przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej polskiemu przedsiębiorstwu lotniczemu

i to bezzwłocznie po wejściu w życie niniejszego Układu.

§ 3.

Ustanawianie innych linji regularnej komunikacji powietrznej, niż przewidziana w § 1 wyżej, na-

Załącznik Nr. 1 do Nr. L. II/284/14.

VEREINBARUNG

zwischen dem deutschen Reichsluftfahrtministerium und dem Verkehrsministerium der Republik Polen über den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien.

Die unterzeichneten gehörig bevollmächtigten Vertreter des deutschen Reichsluftfahrtministeriums und des Verkehrsministeriums der Republik Polen sind auf Grund von Art. 1 Abs. 2 des in Berlin am 28. August 1929 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen über folgende Bestimmungen übereingekommen:

§ 1.

Vom deutschen Reichsluftfahrtministerium wird dem vom Verkehrsministerium der Republik Polen bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Genehmigung zum regelmässigen Betrieb der Luftverkehrslinie Warszawa — Poznań — Berlin und zurück im deutschen Reichsgebiet erteilt.

Vom Verkehrsministerium der Republik Polen wird dem vom deutschen Reichsluftfahrministerium benannten Luftfahrtunternehmen die Genehmigung zum regelmässigen Betrieb der Luftverkehrslinie Berlin — Poznań — Warszawa und zurück im polnischen Staatsgebiet erteilt.

Die beiden Vertragschliessenden Teile räumen den vorstehend genannten Luftfahrtunternehmen ausserdem das Recht zu gewerbmässigen, nicht flugplanmässigen Einzelflügen mit oder ohne Zwischenlandung in Poznań auf dieser Strecke ein.

§ 2.

Die in § 1 bezeichnete Luftverkehrslinie wird nach den Grundsätzen völliger Gleichheit und Gegenseitigkeit betrieben, sofern nicht bezüglich der Betriebsgrundsätze andere Vereinbarungen getroffen werden.

Die Rechte und Pflichten der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, sowie die Einzelheiten der Bedingungen für den Betrieb der in § 1 bezeichneten Luftverkehrslinie werden durch besondere Genehmigungen geregelt, die von nachstehenden Stellen erteilt werden:

a. vom deutschen Reichsluftfahrtministerium an das polnische Luftfahrtunternehmen,
b. vom Verkehrsministerium der Republik Polen an das deutsche Luftfahrtunternehmen

und zwar unverzüglich nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung.

§ 3.

Die Aufnahme anderer als der in § 1 vorgesehenen regelmässig betriebener Luftverkehrslinien

stąpi na podstawie osobnych układów pomiędzy Umawiającemi się Stronami, przyczem wszystkie ogólne postanowienia niniejszego Układu będą miały zastosowanie również i do nowych linij komunikacji powietrznej.

§ 4.

Każda z obu Umawiających się Stron przyzna przedsiębiorstwu lotniczemu drugiego Państwa, o ile międzylądowanie już jest przewidziane lub w przyszłości byłoby przewidziane, prawo kabotażu, to jest prawo zarobkowego przewozu lotniczego osób, bagażu i towarów pomiędzy portami lotniczemi, położonemi wewnątrz każdego kraju na linji, o której mowa w § 1 niniejszego Układu. To prawo będzie wyraźnie uznane w dokumencie koncesyjnym dla każdej linji powietrznej.

Prawo kabotażu może być w każdym czasie cofnięte za uprzedniem sześciomiesięcznem wymówieniem.

§ 5.

Obie Umawiające się Strony zobowiązują się zapewnić, w granicach obowiązujących ustaw i przepisów, przedsiębiorstwom lotniczym, określonym w § 1, wszelkie ułatwienia w celu przyśpieszenia wszystkich formalności administracyjnych, dotyczących przewozu powietrznego osób, bagażu i towarów.

§ 6.

W koncesjach wydawanych przedsiębiorstwom lotniczym, przedsiębiorstwa te będą zobowiązane:

a. do przewożenia poczty na warunkach ustalonych w porozumieniach, przewidzianych w art. 11 Umowy z dnia 28 sierpnia 1929 r.,

b. do zawarcia umowy z przedsiębiorstwem lotniczem drugiego Państwa w celu zapewnienia ścisłej współpracy obu przedsiębiorstw w sprawach ustalania rozkładów lotów, taryf i przepisów dotyczących przewozu osób, bagażu i towarów oraz wykonywania zarobkowych lotów pojedyńczych,

c. do przedstawiania rozkładów lotów, taryf i warunków przewozu do zatwierdzania władzom, udzielającym koncesji, conajmniej na 4 tygodnie przed wejściem ich w życie,

d. do przedstawiania władzom, udzielającym koncesji dowodu ubezpieczenia się w przedsiębiorstwie ubezpieczeniowem, podlegającem nadzorowi jednego z obu Umawiających się Państw na wypadek potrzeby pokrycia szkód, powstałych z umowy o prze-

erfolgt auf Grund besonderer zwischen den Vertragsschliessenden Parteien zu treffenden Vereinbarungen, wobei alle allgemeinen Bestimmungen dieser Vereinbarung auch für die neuen Luftverkehrslinien Anwendung finden sollen.

§ 4.

Jede der beiden Vertragschliessenden Parteien wird, soweit Zwischenlandungen bereits vorgesehen sind oder in Zukunft noch vorgesehen werden sollen dem Luftfahrtunternehmen des anderen Staates das Recht der Kabotage, d. h. das Recht zur gewerbmässigen Luftbeförderung von Personen, Gepäck und Waren zwischen den Flughäfen, die innerhalb eines jeden Staates auf der in § 1 dieser Vereinbarung bezeichneten Luftverkehrslinie sich befinden, einräumen. Dieses Recht wird für jede Luftverkehrslinie in der Genehmigungsurkunde ausdrücklich aufgeführt.

Das Kabotagerecht kann jederzeit mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden.

§ 5.

Beide Vertragschliessenden Parteien verpflichten sich, in den Grenzen der geltenden Gesetze und Vorschriften den in § 1 bezeichneten Luftfahrtunternehmen jegliche Erleichtungen zu gewähren zur Beschleunigung aller Verwaltunggsformalitäten, die den Lufttransport von Personen, Gepäck und Waren betreffen.

§ 6.

In den den Luftfahrtunternehmen erteilten Genehmigungen werden die Luftfahrtunternehmen verpflichtet:

a. Post zu den Bedingungen zu befördern, welche den in Art. 11 des Abkommens vom 28. August 1929 vorgesehenen Vereinbarungen entsprechen;

b. einen Vertrag mit dem Luftfahrtunternehmen des anderen Staates zu schliessen, damit eine enge Zusmmenarbeit beider Unternehmen gewährleistet wird, und zwar über die Aufstellung der Flugpläne, der Tarife und der Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Gepäck und Waren, sowie über die Durchführung gewerbmässiger Einzelflüge;

c. die Flugpläne, Tarife und Beförderungsbedingungen den die Genehmigung erteilenden Behörden zur Bestätigung vorzulegen, und zwar mindestens 4 Wochen vor deren Inkrafttreten;

d. den die Genehmigung erteilenden Behörden den Nachweis zu erbringen, dass sie für den Fall des Schadensersatzes für Schäden, die aus den Beförderungsverträgen oder gegenüber dritten Personen aus dem Betrieb der in § 1 bezeichneten Linie entstehen, bei

wóz lub w stosunku do osób trzecich wskutek wykonywania komunikacji na linji wymienionej w § 1. Każda z Umawiających się Stron będzie uważała za dowód wystarczający odpowiednie zaświadczenie, wystawione przez drugą Umawiającą się Stronę.

e. do zatrudniania na obszarze drugiej Umawiającej się Strony wyłącznie obywateli polskich lub niemieckich; zatrudnianie obywateli państw trzecich może mieć miejsce tylko za wspólnem porozumieniem obydwu Umawiających się Stron.

Przedsiębiorstwa lotnicze koncesjonowane winny na obszarze drugiego Państwa zatrudniać w charakterze personelu, o ile nie chodzi o specjalistów, możliwie w największym stopniu obywateli tego drugiego Państwa,

f. do przedstawiania władzy udzielającej koncesji wykazu imiennego personelu, zatrudnionego na wymienionej w § 1 linji lotniczej, i samolotów na niej używanych oraz zawiadamiania w ciągu najpóźniej jednego tygodnia o zaszłych zmianach,

g. do zapewnienia przedsiębiorstwu lotniczemu, wskazanemu przez drugą Umawiającą się Stronę, korzystania ze wszystkich urządzeń technicznych oraz personelu administracyjnego, o ile te urządzenia stanowią własność przedsiębiorstwa krajowego, albo o ile to ostatnie ma prawo rozporządzania temi urządzeniami i wymienionym personelem,

h. do posługiwania się na obszarze drugiej Umawiającej się Strony językiem urzędowym tejże w tem, co dotyczy przepisów, obwieszczeń, zawiadomień i druków, przeznaczonych dla publiczności, oraz korespondencji z władzami tej Strony.

§ 7.

Przedsiębiorstwa lotnicze koncesjonowane nie będą mogły odstępować ani całkowicie ani też częściowo swych praw bez zgody obydwu Umawiających się Stron.

§ 8.

Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo wyznaczenia w miejsce przedsiębiorstwa, wskazanego przez siebie poprzednio, innego przedsiębiorstwa krajowego lotniczego. W tym wypadku udzielona koncesja utraci swą ważność i zostanie zastąpiona niezwłocznie nową analogiczną koncesją, wydaną nowemu przedsiębiorstwu lotniczemu.

einem der Aufsicht eines der beiden Vertragsstaaten unterliegenden Versicherungsunternehmen versichert sind.

Von jeder Vertragschliessenden Partei wird eine entsprechende Bescheinigung, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt wird, als genügende Beweisurkunde anerkannt werden;

e. im Bereich der anderen Vertragschliessenden Partei lediglich deutsche oder polnische Staatsangehörige im Betriebe zu beschäftigen; die Beschäftigung von Staatsangehörigen dritter Staaten darf nur im Einvernehmen beider Vertragschliessenden Parteien erfolgen. — Die zugelassenen Luftfahrtunternehmen sollen im Bereich des anderen Staates für ihr Personal — soweit es sich nicht um Spezialisten handelt — möglichst viele Staatsangehörige dieses anderen Staates beschäftigen;

f. der die Genehmigung erteilenden Behörde eine namentliche Liste des auf der in § 1. bezeichneten Luftverkehrslinie verwendeten Personals und der dort eingesetzten Flugzeuge einzureichen und vorkommende Aenderungen spätestens nach Ablauf einer Woche mitzuteilen;

g. dem von der anderen Vetragschliessenden Partei bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Benutzung aller technischen Einrichtungen und des Verwaltungspersonals einzuraümen; soweit diese Einrichtungen im Eigentum des Inlandunternehmens stehen oder soweit letzteres über diese Einrichtungen und über das genannte Personal verfügen kann;

h. im Bereich der anderen Vertragschliessenden Partei sich deren Amtssprache zu bedienen bezüglich der für das Publikum bestimmten Vorschriften, Bekanntmachungen, Ankündigungen und Drucksachen, sowie im Schriftwechsel mit den Behörden dieser Partei.

§ 7.

Die zugelassenen Luftfahrtunternehmen dürfen ihre Rechte aus der Genehmigung ohne Zustimmung beider Vertragschliessenden Parteien weder ganz noch teilweise abtreten.

§ 8.

Jede Vertragschliessende Partei behält sich das Recht vor, anstelle des von ihr vorher bezeichneten Unternehmens jederzeit ein anderes inländisches Luftfahrtunternehmen zu bestimmen.

Für diesen Fall wird die erteilte Genehmigung ungültig und unverzüglich durch eine entsprechende neue Genehmigung an das neue Luftfahrtunternehmen ersetzt.

Przedsiębiorstwo lotnicze, odwołane przez jedną z Umawiających się Stron nie będzie mogło z tego powodu żądać żadnego odszkodowania od drugiej Umawiającej się Strony.

Ein von einer Vertragschliessenden Partei abberufenes Luftfahrtunternehmen darf deshalb keinerlei Entschädigungsansprüche an die andere Vertragschliessende Partei stellen.

§ 9.

W wypadku przekroczenia przez przedsiębiorstwo lotnicze koncesjonowane postanowień niniejszego Układu, każda z obydwu Umawiających się Stron jest uprawniona żądać odwołania winnych pracowników tego przedsiębiorstwa. Takiemu żądaniu odwołania należy uczynić zadość.

§ 9.

Werden die Bestimmungen dieser Vereinbarung durch das zugelassene Luftfahrtunternehmen übertreten, so ist jede Vertragschliessende Partei berechtigt, die Abberufung der schuldigen Angestellten dieses Unternehmens zu verlangen. Einem derartigen Ersuchen ist Folge zu leisten.

§ 10.

Układ niniejszy wejdzie w życie dopiero po zatwierdzeniu go przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministra Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się wzajemnie o tem zatwierdzeniu.

Układ niniejszy będzie obowiązywać w ciągu lat 5-ciu, licząc od dnia jego wejścia w życie.

Układ przedłuża się automatycznie każdorazowo o pięć lat, o ile nie zostanie wypowiedziany przez jedną z obu Umawiających się Stron conajmniej na dwanaście miesięcy przed upływem jego ważności.

Gdyby przed upływem tych terminów umowa o żegludze powietrznej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką, podpisana dnia 28 sierpnia 1929 roku w Berlinie, utraciła moc obowiązującą, Układ niniejszy traci jednocześnie swą ważność.

Układ niniejszy może być poddawany rewizji co 2 lata, po uprzedniem sześciomiesięcznem zawiadomieniu, na żądanie każdej z Umawiających się Stron.

Gdyby nie osiągnięto przytem porozumienia, przysługuje każdej z Umiawiających się Stron prawo wypowiedzenia niniejszego Układu za uprzedniem dwunastomiesięcznem wymówieniem.

Sporządzono w dwóch oryginałach w językach polskim i niemieckim w Warszawie, dnia 21 stycznia 1934 roku.

(—) **Czesław Filipowicz**

(—) **Zygfryd Piątkowski**

§ 10.

Diese Vereinbarung tritt erst nach Bestätigung durch den deutschen Reichsluftfahrtminister und den Verkehrsminister der Republik Polen in Kraft.

Beide Ministerien teilen sich diese Bestätigung gegenseitig mit.

Diese Vereinbarung hat eine Gültigkeit von 5 Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens. Sie verlängert sich von selbst jeweils um fünf Jahre, falls nicht spätestens zwölf Monate vor Ablauf die Vereinbarung seitens eines der beiden Vertragsteile gekündigt wird. Sollte vor Ablauf dieser Fristen das am 28. August 1929 in Berlin unterzeichnete Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen seine Gültigkeit verlieren, so gilt diese Vereinbarung als gleichzeitig aufgehoben.

Diese Vereinbarung kann alle zwei Jahre nach sechsmonatiger vorheriger Mitteilung auf Verlangen jeder Vertragspartei einer Revision unterzogen werden. Wird eine Verständigung hierbei nicht erzielt, so steht jedem Vertragsteile das Recht zu diese Vereinbarung mit einer Frist von zwölf Monaten zu kündigen.

Gefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und polnischer Sprache in Warszawa, am 21. Januar 1934.

(—) **Fisch**

(—) **Wegerdt**

Załącznik Nr. 2 do Nr. L. II/284/14.

UKŁAD

pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej w sprawie przelotu obszaru Rzeczypospolitej Polskiej i Rzeszy Niemieckiej przez regularne linje komunikacji powietrznej.

Należycie upełnomocnieni przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej na podstawie Art. 1 ust. 2 Umowy pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 roku oraz § 3 Układu z dnia 21 stycznia 1934 roku, zgodzili się na następujące postanowienia:

§ 1.

Ministerswo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej udzieli przedsiębiorstwom lotniczym, wskazanym przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej, zezwolenia na przelot obszaru polskiego w obu kierunkach na linji komunikacji powietrznej Berlin— Königsberg lub Gdańsk.

Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej udzieli przedsiębiorstwu lotniczemu, wskazanemu przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, zezwolenia na przelot obszaru niemieckiego w obu kierunkach na linji komunikacji powietrznej Warszawa — Gdynia lub Gdańsk i na jednej linji, łączącej obszar polski z obszarem polskim poprzez obszar niemiecki, która w przyszłości będzie oznaczona przez Stronę Polską.

§ 2.

Układ niniejszy wejdzie w życie dopiero po zatwierdzeniu go przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministra Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się wzajemnie o tem zatwierdzeniu.

Układ niniejszy będzie obowiązywał w ciągu lat 3-ch, licząc od dnia wejścia jego w życie.

Gdyby przed upływem tego terminu Umowa o żegludze powietrznej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką, podpisana dnia 28 sierpnia 1929 roku w Berlinie, utraciła moc obowiązującą, Układ niniejszy traci jednocześnie swą ważność.

Sporządzono w dwóch oryginałach w językach polskim i niemieckim w Warszawie dnia 21 stycznia 1934 roku.

(—) **Czesław Filipowicz**

(—) **Zygfryd Piątkowski**

VEREINBARUNG

zwischen dem Deutschen Reichsluftfahrtministerium und dem Verkehrsministerium der Republik Polen betreff das Ueberfliegen des Gebietes des Deutschen Reiches und der Republik Polen durch die regelmässigen Luftverkehrslinien.

Die gehörig bevollmächtigten Vertreter des Deutschen Reichsluftfahrtministeriums und des Verkehrsministerium der Republik Polen sind auf Grund von Art. 1 Abs. 2 des in Berlin am 28. August 1929 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen, sowie § 3 der Vereinbarung vom 21. Januar 1934 über folgende Bestimmungen übereingekommen:

§ 1.

Das Deutsche Reichsluftfahrtministerium wird dem vom Verkehrsministerium der Republik Polen benannten polnischen Luftfahrtunternehmen die Genehmigung zum Ueberfliegen des deutschen Gebiets in beiden Richtungen auf der Luftverkehrslinie Warszawa — Gdynia bezw. Danzig und auf einer Strecke, die polnischerseits in der Zukunft bezeichnet wird und welche das polnische Gebiet mit dem polnischen Gebiete über das deutsche Gebiet verbindet, erteilen.

Das Verkehrsministerium der Republik Polen wird den vom Deutschen Reichsluftfahrtministerium benannten deutschen Luftverkehrsunternehmen die Genehmigung zum Ueberfliegen des polnischen Gebiets in beiden Richtungen auf der Luftverkehrslinie Berlin — Königsberg beziehungsweise Danzig erteilen.

§ 2.

Diese Vereinbarung tritt erst nach Bestätigung durch den deutschen Reichsluftfahrtminister und den Verkehrsminister der Republik Polen in Kraft.

Beide Ministerien teilen sich diese Bestätigung gegenseitig mit.

Diese Vereinbarung hat eine Gültigkeit von 3 Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens.

Sollte vor Ablauf dieser Frist das am 28. August 1929 in Berlin unterzeichnete Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen seine Gültigkeit verlieren; so gilt diese Vereinbarung als gleichzeitig aufgehoben.

Gefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und polnischer Sprache in Warszawa, am 21 Januar 1934.

(—) **Fisch**

(—) **Wegerdt**

101.

Nr. L. IV/951/46 z dnia 14 maja 1934 r. w sprawie znaków wywoławczych radjostacyj lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

Od dnia 1 maja 1934 znaki wywoławcze radjostacyj Ministerstwa Komunikacji są następujące:

S t a c j a: dla fali:

	893 m/336 kc	1119 m/268 kc	1167 m/257 kc	1042 m/288 kc
Warszawa	S R M	S R O	S R N	S R P
Lwów	S R G	S R B	S R L	S R F
Katowice	S R I	S R K	S R C	S R D
Poznań	S R Z	S R Q	S R J	S R X
Wilno	S R H		S R W	S R T
Kraków	S R R	S R S	S R Y	S R V

Jednocześnie odwołuje się okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. L. 2051/31/R z 30 czerwca 1931 r.

102.

Nr. L.-I/121/1 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie stref niebezpiecznych dla przelotu w Czechosłowacji.

Niniejszem podaje się do wiadomości członków załóg statków powietrznych następujący komunikat, nadesłany przez władze czeskosłowackie w sprawie stref niebezpiecznych dla przelotu w Czechosłowacji.

„W Czechosłowackiej Republice niema stref zakazanych dla przelotu statków powietrznych. Natomiast istnieją w republice strefy niebezpieczne dla przelotu, — których wykaz w obecnej dobie jest następujący:

1) Strzelnica artylerji górskiej w Brdech (w Jincich). Na tej strzelnicy odbywają się ćwiczenia artyleryjskie w ostrem strzelaniu corocznie w czasie od 15 czerwca do 15 października. Terytorjum strzelnicy ograniczone jest ogólnie miastami: Zdzice — Rokycany — Mirosov — Breznice — Pribram — Zdice.

2) Obóz wojskowy w Milovicich. Wojskowe ćwiczenia, dla przelotu aeroplanów niebezpieczne, odbywają się tam przez cały rok. Terytorjum strzelnicy tworzy trójkąt: Mlada Boleslav — Celakovice— Nymburk.

3) Strzelnica artylerji w Plav. Podhradie (u Malacek). Także i na tej strzelnicy odbywają się ćwiczenia artyleryjskie przez cały rok, czasami i w nocy. Terytorjum strzelnicy jest ograniczone na zachodzie koleją żelazną Zohor — Kuty, na północy koleją żelazną Kuty — Jablonica i na wschodzie koleją żelazną Zohor — Plav. Sv. Mikulas oraz szosą prowadzącą z Plav. Sv. Mikulase do Jablonice.

4) Strzelnica artyleryjska w Humennem, która jest w stadjum budowy, a na której będą się odbywać artyleryjskie ćwiczenia corocznie w czasie od 15 czerwca do 15 października, poczynając od roku 1935. Strzelnica jest ograniczona na zachodzie od Michalovcu do Humennego rzeką Laborcem, na północy szosą wiodącą z Humennego do Siroké Bele stąd potem na wschód przez Koty Sivinsky Kamen (998) i Morskie Oko (618) do gmin Podasna, Remete i Vys. Rybnica i dalej na południe przez gminy Niem. Poruba, Josa, Klokocov, Podhaj i Michałowce.

Zwraca się więc uwagę na wielkie niebezpieczeństwo, jakie grozi statkom powietrznym w czasie ostrego strzelania nad temi niebezpiecznemi strefami, które nie powinny być przeto nigdy przelatywane.

103.

Nr. L-II/210/9 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie wymówienia przez Persję Międzynarodowej Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że zgodnie z komunikatem zamieszczonym w N-rze 615 Bulletin de Renseignements Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA), wymówienie przez Persję Międzynarodowej Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r., uskutecznione dn. 20 kwietnia 1933 r., uzyskało moc obowiązującą, zgodnie z postanowieniem art. 43 wspomnianej Konwencji, dn. 20 kwietnia 1934 r.

W związku z tem Persja od tej daty przestała należeć do liczby państw, z któremi Polska ma unormowane umownie stosunki lotnicze (v. okólnik Nr. L-II/210/7 z dn. 11 kwietnia 1934 r. — Dz. Urz. M. K. Nr. 14, poz. 78).

Ze względu na to prywatne statki powietrzne perskie przylatujące do obszaru Polski lub przelatujące ponad tym obszarem powinny posiadać odpowiednie zezwolenie, przewidziane w § 2 rozporz. wykon. z dn. 14 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 225).

Analogicznie prywatne statki powietrzne polskie, udające się do Persji, powinny mieć pozwolenia na przylot lub przelot, uzyskane od właściwych władz perskich.

104.

Nr. L-II/212/2 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie przewozu broni i amunicji na pokładzie statków powietrznych udających się do Italji.

Niniejszem podaje się do wiadomości członków załóg statków powietrznych, udających się do Italji drogą powietrzną, że na mocy Dekretu Królewskiego Nr. 1943 z dn. 11.XII. 1933 r. został dopuszczony przewóz broni myśliwskiej i amunicji do niej w pewnej ustalonej każdorazowo ilości na pokładzie prywatnych statków powietrznych, przylatujących do Italji lub przelatujących ponad jej obszarem, pod warunkiem uzyskania na to specjalnego pozwolenia od Ministerstwa Aeronautyki Królestwa Italji.

Pozwolenie to jest czasowe, a ważność jego nie może przekraczać okresu dwumiesięcznego od dnia wydania.

Prośby o uzyskanie pozwolenia na przewóz powinny być wnoszone:

a) gdy chodzi o przewóz na pokładzie statków powietrznych regularnej komunikacji lotniczej — bezpośrednio przez osoby zainteresowane,

b) gdy chodzi o przewóz na pokładzie polskich statków powietrznych sportowych i turystycznych — za pośrednictwem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Broń i amunicja przewożone na podstawie uzyskanego pozwolenia powinny być opakowane na lotnisku odlotu w obecności władz kontrolnych, a następnie przez te władze oplombowane, w taki sposób, by użycie broni w czasie podróży było uniemożliwione bez zerwania plomb.

Obecność przewożonej broni na pokładzie statku powietrznego powinna być zadeklarowana i potwierdzona podpisem (Dyrektora) Zawiadowcy lotniska odlotu na przepisanym w ruchu międzynarodowym wykazie podróżnych.

Przekroczenia będą karane grzywną w wysokości od 100 do 1.000 lirów.

(Bull. Renseign. de la CINA Nr. 615 z 1934 r.).

105.

Nr. L-II/219/2 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie zachowania ostrożności przy lądowaniu na lotnisku w Płocku.

Poniższy komunikat Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej podaje się do wiadomości członków załóg statków powietrznych:

„Zarząd Główny L. O. P. P. uprzejmie komunikuje, że na lotnisku w Płocku zachodzą często wypadki niezachowywania ostrożności przez pilotów klubowych po wylądowaniu.

Piloci bardzo często po wylądowaniu kierują się wprost do nowowybudowanego budynku portowego, napotykając po drodze nieprzykryty rów, oznaczony w terenie i na planach przepisowemi znakami (krzyżami).

Biorąc pod uwagę, że wypadki takie mogą pociągnąć za sobą niepożądane straty w sprzęcie lotniczym wyłącznie z winy pilotów, Zarząd Główny L. O. P. P. prosi uprzejmie o zwrócenie uwagi swym członkom na zachowanie jaknajdalej idących ostrożności przy lądowaniach na lotniskach, oraz przestudjowania przed lądowaniem stanu tych lotnisk z powietrza i na planach.".

106.

Nr. L-II/219/4 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie lotnisk celnych niemieckich.

W związku z postanowieniami art. 14 Umowy między Rzecząpospolitą Polską, a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 r. (przedruk tekstu tej umowy w Dz. Urz. M. K. Nr. 12 z 1934 r., poz. 61) podaje się do wiadomości członków załóg statków powietrznych następujący wykaz lotnisk celnych niemieckich, zanotyfikowany przez Rząd Niemiecki:

L. p	Nazwa lotniska	Właściciel (przedsiębiorstwo)	Uwagi
1	2	3	4
	1. Lotniska 1-ej klasy.		
1	Berlin — Tempelhof	Berliner Flughafen GmbH.	
2	Bremen	Freie Hansestadt Bremen.	
3	Breslau	Flughafen Breslau GmbH. Breslau II, Gartenstr. 96.	
4	Essen (Mülheim)	Flughafengesellschaft m. b. H. Essen Mülheim, Mülheim (Ruhr.).	

L. p.	Nazwa lotniska	Właściciel (przedsiębiorstwo)	Uwagi
1	2	3	4
5	Frankfurt a. M.	Frankfurter Flughafen GmbH.	
6	Halle (Leipzig) (Schkeuditz)	Flughafen Halle (Leipzig) Gmb H., Halle a. d. S. Siedziba w Schkeuditz. (Aérodrome).	
7	Hamburg	Freie Hansestadt Hamburg.	
8	Hannover	Magistrat Hannover.	
9	Köln	Magistrat Köln.	
10	Königsberg i Pr.	Flughafen GmbH., Königsberg i Pr.	
11	Lübeck (Travemünde)	Hanseatische Flughafengesellschaft Lübeck (Travemünde m. b. H. Travemünde).	Lotnisko lądowo-wodne.
12	Mannheim	Badisch-Pfälzische Luft Hansa A. G. Mannheim.	
13	München — Oberwiesenfeld	Süddeutsche Luft Hansa A. G. München.	
14	Stettin	Flughafen Stettin GmbH.	Lotnisko lądowo - wodne.
15	Stuttgart — Boeblingen	Luftverkehr Württemberg A. G. Stuttgart.	
16	Weser — Seeflughafen	Weser - Seeflughafen GmbH., Bremen, siedziba w Oldenburg i. o.	Lotnisko wodne.
	2. Lotniska 2-iej klasy.		
1	Chemnitz	Chemnitz Flughafen GmbH.	Zaleca się przestrzeganie pewnej ostrożności przy podchodzeniu z kierunku SN ponad budynkami otoczonemi drzewami, które znajdują się w części S terenu, jak również przy odlocie w kierunku NS ponad tą samą przeszkodą. Przy lądowaniu należy zawsze stosować się do kierunku wskazanego przez literę „T" na lotnisku.
2	Düsseldorf	Düsseldorfer Flughafen-betriebs GmbH. Düsseldorf.	
3	Dresden — Heller	Sächsische Flughafen-betriebs GmbH. Dresden.	
4	Gleiwitz	Oberschles. Flughafenges m. b. H. Gleiwitz.	
5	Karlsruhe	Badische Luftverkehrsges m. b. H. Karlsruhe.	
6	Konstanz	Luftverkehrs GmbH. Konstanz	Lotnisko lądowo-wodne.
7	Marienburg	Magistrat Marienburg	
8	Stolp	Magistrat Stolp.	
9	Tilsit	Magistrat Tilsit.	

(Bull. de Renseignement de la CINA Nr. 616, z 1934 r.)

107.

Nr. L-II/219/3 z dnia 18 maja 1934 r. w sprawie zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Lublinie.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że lotnisko w Lublinie, ogłoszone w wykazie lotnisk dołączonym do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr. L-II/219/1 z dn. 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego (Dz. Urz. M. K. Nr. 14, poz. 79, przedruk z Monitora Polskiego Nr. 81, poz. 120), zostało z dn. 15 maja br. zamknięte do użytku publicznego. Od tej daty lotnisko to staje się lotniskiem użytku prywatnego, jako lotnisko fabryczne.

108.

Nr. L-III/425/3 z dn. 18 maja 1934 r. w sprawie ostrzeżeń meteorologicznych.

W uzupełnieniu zarządzenia Nr. L-III/425/1 z dn. 6 lutego br. (Dz. Urz. M. K. Nr. 7, poz. 44) Ministerstwo Komunikacji poniżej podaje do wiadomości wykaz lotnisk, do których należy nadawać (niezależnie od nadawań do swojej centrali meteorologicznej) ostrzeżenia meteorologiczne, o ile wykazane lotnisko odległe jest w linji prostej od posterunku meteorologicznego poniżej 100 km.

1. Bydgoszcz; 2. Dęblin; 3. Grudziądz; 4. Kraków; 5. Lida; 6. Lublin; 7. Łódź; 8. Puck; 9. Toruń.

SPROSTOWANIE.

W numerach 12 i 14 z r. b. Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji, poświęconego sprawom lotnictwa cywilnego prostuje się co następuje:

1. W końcu przedruku umowy między Rzecząpospolitą Polską, a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisanej w Berlinie, dnia 28-go sierpnia 1929 r., znajdującego się pod poz. 61 Dz. Urz. M. K. Nr. 12 z rb. podpisy pełnomocników delegacji polskiej

„(—) Roman Knoll
(—) Leon Babiński

uzupełnia się podpisem pełnomocnika delegacji niemieckiej:

(—) Köpke".

2. W przedruku obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr. L-II/219/1 z dn. 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego, znajdującym się pod poz. 79 Dz. Urz. M. K. Nr. 14 z rb. prostuje się następujące błędy drukarskie:

a) w uwadze ujętej w nawias pod tytułem tego obwieszczenia zwrot: „z dnia 31 kwietnia" powinien brzmieć „z dnia 9 kwietnia",
b) w danych lotniska Częstochowa długość geograficzna powinna być „19°12" zamiast" 23°57",
c) w danych lotniska Lidzbark długość geograficzna powinna być „19°54" zamiast „10°54"'.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 70478 4.VI.34. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.